TRIER

Beigeordneter Andreas Ludwig*Am Augustinerhof*54290 Trier

Bürgerverein Pfalzel e.V.
Herrn Hans-Jürgen Wirtz
Ringstr. 2c
54293 Trier

Andreas Ludwig

Dipl.-Ing.
Beigeordneter

Am Augustinerhof
54290 Trier

Telefon 0651-718 1040/1041
Telefax 0651-718 1048
e-Mail andreas.ludwig@trier.de

18.09.2019

Ausbau der Eltzstraße in Trier-Pfalzel;
Ihre Schreiben vom 15.06.2019, 17.06.2019 und 28.08.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Wirtz,

bezüglich der Erhebung von Ausbaubeiträgen im allgemeinen und der oa. Ausbaumaßnahme im besonderen befinden wir uns seit Monaten in der Diskussion mit den politischen Vertretern im Stadtrat, der Ortsvorsteherin und den betroffenen Bürgern. Aufgrund der Vielzahl der an uns herangetragenen und beantworteten Anfragen – insbesondere der Bürger und der Presse – bin ich der Überzeugung, dass die Bürger über die Maßnahme umfangreich informiert sind.

Zudem finden regelmäßig Informationsgespräche statt, an denen von der Anliegergemeinschaft bestimmte Personen sowie die Ortsvorsteherin Frau Pfeiffer-Erdel teilnehmen. Alle von den betroffenen Anliegern der Eltzstraße gestellten Fragen werden im Rahmen der Möglichkeiten umgehend beantwortet.

Da der Bund der Steuerzahler mit Schreiben vom 24.05.2019 annähernd die gleichen Fragen aufgeworfen hat wie Sie, übersenden wir Ihnen in der Anlage unsere Antwort auf deren Anfrage zur Kenntnis.

Zur Umstufung der Eltzstraße möchte ich Ihnen folgendes mitteilen:

Nach Fertigstellung und Widmung der neuen B 53 wird das klassifizierte Straßennetz fortan über die B 53 geführt, daher war die Eltzstraße zur Stadtstraße/Gemeindestraße abzustufen. Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) verfügte am 24.11.2009 die Abstufung der K13 zur Gemeindestraße gemäß dem Planfeststellungsbeschluss zum Bau der B53 neu (Veröffentlichet

im Staatsanzeiger vom 7.12.2009). Anschließend wurden die Straßen als Gemeindestraße gewidmet (veröffentlicht in der Rathauszeitung am 05.10.2010).

Die Eltzstraße befand sich schon vor 2010 in der Straßenbaulast der Stadt Trier. Der Umfang dieser Straßenbaulast sowohl vor als auch nach der Abstufung ist im Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz gesetzlich genau definiert und hat sich nicht geändert. Die Straßenbaulast umfasst alle den Bau, die Unterhaltung, die Erneuerung oder die Wiederherstellung der Straße betreffenden Aufgaben. Die Stadt Trier hat die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu unterhalten. Die Überwachung der städtischen Straßen bezüglich der Verkehrssicherheit erfolgt in regelmäßigen wöchentlichen Abständen durch den Straßenkontrolldienst der Stadt Trier.

Aus den vorgenannten Gründen kommt die von Ihnen angesprochene Einstandspflicht nach dem Landesstraßengesetz, welche einen Ausgleich für unterlassenen Unterhaltungsmaßnahmen des alten Baulastträger gegenüber dem neuen Baulastträger darstellt, bei der Eltzstraße und auch bei allen Kreisstraßen innerhalb des Stadtgebietes nicht zum Tragen, da es nicht zu einem Wechsel der Baulast (Zuständigkeit) kam und sich somit die gesetzlichen Verpflichtungen nicht geändert haben.

Die von Ihnen erbetene Stellungnahme des Gemeinde- und Städtebundes ist nicht für die allgemeine Veröffentlichung vorgesehen. Sie werden sicherlich Verständnis daür haben, dass wir diese Unterlagen nur den Stadtratsfraktionen und der Ortvorsteherin zu Verfügung stellen werden.

Bezüglich der möglichen Einführung des wiederkehrenden Ausbaubeitrages befinden wir uns derzeit in der politischen Diskussion.

Abschließend möchte ich Sie darauf hinweisen, dass die von Ihnen auf Ihrer Internetseite dargestellte Entwicklung zum „Drama Eltzstraße“ in einigen Punkten den Tatsachen nicht entspricht.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Ludwig
Baudezernent

Anlage: - 1 -

Stadtverwaltung Trier
Tiefbauamt - Verwaltungsabteilung
Rathaus/ Zimmer 201
Datum 11.06.2019
Auskunft erteilt Frau Schmitz
Telefon: 718-3600
Telefax: 718-1668
E-Mail: anke.schmitz@trier.de

An
Amt 13
z.Hd. Herrn Schmitz

Antworten auf die Anfrage des Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz e.V. vom 24.05.2019

1. Entspricht der geschilderte Sachverhalt den Tatsachen? Wenn nicht, so bitten wir um Richtigstellung.

Im Baubeschluss des Stadtrates am 14.04.2011 waren die geschätzten Kosten mit 1.239.000,00 € beziffert. Im Dezember 2018 wurde eine Kostenfortschreiben um 992.000,00 € auf 2.231.000,00 € beschlossen. Aktuell werden die Gesamtkosten auf ca. 2,5 Mio € geschätzt.

Im Straßennutzungsplan der Stadt Trier ist die Eltzstraße als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Der Eltzstraße bildet zusammen mit dem bereits erneuerten Mäusheckerweg die Haupterschließungsstraße für den Ortsteil Pfalzel. Seit der Verkehrsfreigabe der B 53 (Ortsumgehung Biewer, Pfalzel und Ehrang) ist die Ortslage Pfalzel vom Durchgangsverkehr entlastet. Schwerverkehr kann aufgrund vorhandener Unterführungen im benachbarten Straßennetz nur über die Eltzstraße zu- und abfahren. Demnach ist beim Durchgangsverkehr auch nicht von Schwerverkehrsfahrzeugen auszugehen. Eine detaillierte Betrachtung zu Anlieger- und Durchgangsverkehr liegt nicht vor.

2. Wie sollen die Kosten auf Land (Zuwendungsgeber) , Stadt, Grundstückeigentümer, Versorgungsträger usw. aufgeteilt werden? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.

Gemäß Zuwendungsantrag wurden die Kosten wie folgt verteilt:

682.760,00 € Anteil Stadt Trier

775.840,00 € Zuwendung nach LVFGKom /LFAG (beantragt)

813.400,00 € Beitragsfähig

2.272.000,00 € Gesamtkosten

Gemäß Prüfbericht vom Februar 2019 werden geschätzte Kosten von 2.125.000,00 € ohne Bahnübergang angesetzt, somit belaufen sich die Zuwendungsfähigen Kosten auf 1.053.000,00 €. Die Landeszuwendung beträgt (65% von 1.053.000,00 €) 684.450,00 €.

Die Beleuchtung sowie der Kabelschutzrohrverband werden von der SWT AöR separat in Auftrag gegeben und sind nicht in den Kostenberechnungen der Stadt Trier enthalten.

3. Wie verteilen sich die Kosten auf die verschiedenen Teileinrichtungen (Straße, Gehweg, Beleuchtung, Entwässerung etc.)?

Die Kosten der Beleuchtung laufen über die Stadtwerke Trier und sind in unseren Kosten nicht enthalten.

Die submittierten Baukosten für den Anteil der Stadt Trier belaufen sich auf 2.041.762,75 € brutto.

Da die Ausschreibung als Mischkalkulation erfolgt ist basieren folgende Zahlen anteilsmäßig zur Fläche:

	ca. Fläche [m²]	Kosten anteilig Fläche	Aufteilung allgem. Kosten	Kosten gemäß prozentualer Aufteilung	**Summe brutto**
Fahrbahn	3240,00	885.179,00 €	47,44%	83.399,85 €	**968.578,86 €**
Gehweg	2410,00	658.420,19 €	35,29%	62.035,08 €	**720.455,26 €**
Grün	750,00	204.902,55 €	10,98%	19.305,52 €	**224.208,07 €**
Entwässerung		117.454,26 €	6,29%	11.066,31 €	**128.520,57 €**
				Submittierte Baukosten	**2.041.762,75 €**

Hinzu kommen noch geschätzte Baunebenkosten in Höhe von ca. 458.000,00 €. Somit belaufen sich die geschätzten Gesamt-Baukosten derzeit auf ca. 2,5 Mio € .

4. Warum stiegen die Gesamtkosten für den Ausbau der Eltzstraße im vergleich zum Jahr 2011? Welche Gründe sind hierbei in welcher Höhe die Größten Kostentreiber?

Der Baupreisindex ist in den letzten Jahren immens gestiegen (2011 Preis/m² = 177,00 €; 2019 Preis/m² = 305,00 €). Auch die Grenzlage zu Luxembourg bringt eine Kostensteigerung mit sich.

Seit 01.01.2019 gilt die neue Arbeitsschutzrichtlinie ASR 5.2, welche die Kosten für die Verkehrssicherung um mehr als das 3fache steigen lässt. Durch die ASR 5.2 sind gewisse Abstände als Schutz vor fließendem Verkehr einzuhalten.

Inzwischen liegt ein detailliertes Bodengutachten vor. Wir haben gefährlichen Boden >Z2 sowie pechhaltigen Asphalt zu entsorgen. Auch muss mit bodenverbessernden Maßnahmen zu gerechnet werden.

Die Kosten des beschrankten Bahnübergangs sind zu 1/3 von der Stadt Trier zu tragen. Diese Kosten sind nicht beitragsfähig und werden später von den Gesamtkosten abgezogen. Diese Kosten waren im Jahr 2011 noch nicht enthalten.

Höhere Ausbaustandards im Bezug auf die Barrierefreiheit haben auch Mehrkosten zur Folge.

5. Wie hoch waren/sind die beitragsfähigen Kosten zulasten der Anlieger in 2011 und heute? Welche Gründe sind hierbei in welcher Höhe die größten Kostentreiber?

Die beitragsfähigen Kosten richten sich in der Höhe nach den tatsächlichen Kosten. Im Moment sind wir noch im Vorausleistungsverfahren, so dass keine konkreten Rechnungen sondern nur die Kostenschätzungen bzw. das Leistungsverzeichnis der Ausschreibung vorliegen. Erfahrungsgemäß sind 20 bis 25 Prozent der geschätzten Kosten nicht beitragsfähig.

2011 beliefen sich die geschätzten beitragsfähigen Kosten auf 1.050.000,00 €, von denen 50 % auf die Anlieger entfallen wären (525.000,00 €).

Wir gehen derzeit von beitragsfähigen Kosten in Höhe von 1,96 Millionen Euro aus. Davon werden 50 Prozent auf die Anlieger umgelegt.

Die Kostentreiber entnehmen Sie bitte der Antwort zu Frage 4.

6. Welche Maßnahmen zur Senkung der Ausbaukosten wurden – falls überhaupt – von der Stadt vorgenommen? Wie hoch fiel ggfls. die Kostenersparnis aus?

Die Maßnahme wurde öffentlich ausgeschrieben. Die Fa. Schnorpfeil ist der günstigste Anbieter. Die Planung wurde seit 2011 kaum verändert. Es ist ein Mindest-Standardausbau nach den aktuellen Regeln der Technik vorgesehen.

7. Wie wird der städtische Anteil von nur 50 % der ausbaubeitragsfähigen Aufwendungen begründet?

Die Eltzstraße hat eine doppelte Funktion: Sie dient als Durchgangsstraße, jedoch auch als wege- und verkehrsmäßige Erschließungsstraße für die angrenzenden Grundstücke.

Durch die Erschließung und den Ausbau der Straße erhalten die Grundstücke eine Wertsteigerung. Ein Grundstück, das nicht an eine öffentliche Verkehrsanlage angrenzt, darf nicht bebaut werden.

Auf der anderen Seite wird die Straße auch von der Allgemeinheit genutzt (zum Beispiel durch den Öffentlichen Personen Nahverkehr oder durch Durchfahrten, um in eine der Querstraßen zu gelangen).

Bei der Abwägung zwischen dem Anteil des Anliegervorteils und des Gemeinvorteil ist die Stadt an rechtliche Vorgaben gebunden. So hat das Oberverwaltungsgericht Lüneburg Fallgruppen entwickelt, die durch einen jüngeren Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Koblenz vom 15.12.2005 etwas modifiziert wurden.

Für folgende typische Fallgruppen beträgt der Gemeindeanteil regelmäßig:

- 25 % bei geringem Durchgangs-, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr.
- 35% - 45% bei erhöhtem Durchgangsverkehr aber noch überwiegendem Anliegerverkehr.
- 55 % - 65 % bei überwiegendem Durchgangsverkehr.
- 70 % bei ganz überwiegendem Durchgangsverkehr.

Bei der Festlegung des Gemeindeanteils steht den Gemeinden ein Beurteilungsspielraum von +/- 5 Prozent zu. Dabei ist nicht die Anzahl der Fahrzeuge entscheidend, sondern das Verhältnis von Ziel- und Quellverkehr der jeweiligen Verkehrsanlage zum Durchgangsverkehr.

Deshalb wurde der Anteil Gemeinde/Anlieger durch Beschluss des Stadtrates auf jeweils 50 % festgesetzt.

Es wurde den Anliegern zugesagt überprüfen zu lassen, ob der Anliegeranteil auf 40 % reduziert werden kann. Hierzu wird derzeit eine unabhängige Prüfung durch einen Experten des Gemeinde- und Städtebundes vorgenommen. Das Ergebnis wird Anfang/Mitte Juli 2010 erwartet.

8. Welche Art von konkreten Vorteilen werden ausschließlich die Anlieger haben, der die Beitragshöhe rechtfertigt?

Es wird eine sichere den heutigen Standards entsprechende moderne Verkehrsanlage hergestellt. Der Fußgänger wird auf dem beidseitigen Gehweg sicher geführt. Durch die Barrierefreiheit sowie die taktilen Leitelemente werden Geh- und Sehbehinderte sicher geführt.

Der beschrankte Bahnübergang mit Licht- und Signalanlage (diese Kosten sind nicht beitragsfähig) gibt nochmal mehr Sicherheit beim Überqueren der Schienen von Fußgängern sowie Radfahrern. Die im Bereich des Bahnüberganges angeordnete Mittelinsel dient zum Einen zur Verkehrsberuhigung und signalisiert gleichzeitig den Autofahrern den Übergang vom Industriegebiet in das Wohngebiet. Die Mittelinsel wird überfahrbar hergestellt, so dass die Anfahrbarkeit der anliegenden Gewerbebetriebe gewährleistet bleibt. Der Radfahrer wird nun mittels Bordabsenkungen in den Mischverkehr auf die Straße geleitet. Durch den Einsatz von Grünbeeten, Baumstandorten und Sitzbänken wird das Gesamtbild der Eltzstraße gehoben. Auch Verkleinerung der Einmündung „Zur Wallmauer" dient gestalterisch zur Verbesserung des Gesamtbildes der Eltzstraße, damit diese nun auch optisch nicht mehr einer Industriestraße entspricht, sondern als Gemeindestraße wahrgenommen wird.

Da die vorhandene Straße weder dem Regelaufbau der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen" (RStO 12), noch der Regelbreite im Sinne der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" (RASt 06) entspricht, sieht die Planung einen kompletten Neubau der Eltzstraße mit beidseitigen Gehwegen und einseitig Parkbuchten vor. Dabei folgt die Querschnittsgestaltung der des bereits in 2011 ausgebauten, benachbarten „Mäusheckerweg". Somit handelt es sich beim Ausbau der Eltzstraße um eine Maßnahme an einer bereits hergestellten Verkehrsanlage, die deren Erneuerung und Verbesserung dient, insbesondere auch in Bezug auf Fußgängerverkehr und die Barrierefreiheit.

9. Welchen Einfluss haben die Anlieger auf den Umfang, die Kosten und den zeitlichen Ablauf des Projektes?

Die Anlieger werden vertreten durch den von ihnen gewählten Ortsbeirat. Sie wurden mehrfach über den planerischen Stand informiert. Die Kostenfortschreibung wurde mehrheitlich über den Stadtrat beschlossen. Hier war auch der Ortsbeirat mit involviert.

10. Wie hoch fällt der niedrigste und wie hoch der höchste Ausbaubeitrag absolut aus? Wie hoch werden die 48 Anlieger im Durchschnitt belastet?

Die höchsten Beiträge liegen im 6-stelligen Euro-Bereich, die niedrigsten Beiträge im 3-stelligen Euro-Bereich.

Der Durchschnittsbeitrag der übrigen Beitragspflichtigen liegt im Bereich zwischen 9.000,00 € und 12.000,00 €

11. Wenn die Anlieger ihre Straßenausbaubeiträge nicht zügig und vollumfänglich zahlen können: zu welchen Konditionen könne die Anlieger eine Stundung oder Ratenzahlung in Anspruch nehmen?

Sollte ein Beitragspflichtiger wirtschaftlich nicht in der Lage sein, den Betrag in einer Summe zu zahlen, besteht die Möglichkeit, in einem persönlichen Gespräch mit der Stadt Zahlungsmodalitäten zu finden, die beiden Seiten gerecht werden. Es kann z.B. eine Stundung unter Einräumung einer Ratenzahlung beantragt werden. Diese wird zunächst für ein Jahr ausgesprochen, kann jedoch auf Antrag verlängert werden. Nach den Vorschriften des KAG i.V.m. der AO betragen die Stundungszinsen 3 v.H. über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 BGB. Dieser liegt derzeit bei – 0,88 %.

12. Die Pfalzeler SPD hat vorgeschlagen, den Landeszuschuss zu mindestens 50 % den Anliegern der Eltzstraße zuzuschreiben. Soweit uns bekannt ist, ist das rechtlich nicht möglich – mit dem Landeszuschuss kann nur der städtische Anteil gesenkt werden.

Wie auf der Anliegerversammlung zugesagt, wurde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) nachgefragt, ob betreffend der Zuwendungsmaßnahme „Ausbau der Eltzstraße" eine Ausnahme in Bezug auf die Verwendung der Fördermittel erfolgen kann und somit die Möglichkeit bestünde, die beitragsfähigen Kosten der Baumaßnahme um den Zuwendungsbetrag des Landes zu verringern. Auf unsere Anfrage haben wir folgende Antwort erhalten, die wir hier wortgetreu wiedergeben möchten:

„Grundsätzlich unterscheidet das für die Förderung von verkehrswichtigen Innerortsstraßen maßgebliche Gesetz - das LVFGKom – nach zuwendungsfähigen und nicht zuwendungsfähigen Kosten, die insofern bei der Prüfung eines Förderantrages zu ermitteln sind. Nur auf die zuwendungsfähigen Kosten kann dann eine Anteilsförderung (prozentualer Satz) erfolgen. Gem. § 5 Abs. 3 Nr. 1 des LVFGKom sind Ausgaben nicht zuwendungsfähig, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist. Hierzu erläutert auch die Nr. 6.3.1 der VV-LVFGKom/LFAG, dass Beiträge (Erschließungs- und Ausbaubeiträge) abzusetzen sind. Dies wäre sogar seitens des Fördergebers erforderlich, wenn der Vorhabenträger keine Beiträge erheben kann. In der Gesetzesbegründung zum LVFGKom wird erläutert, dass es sich bei den unter § 5 Abs. 3 Nr.1 gemeinten nicht zuwendungsfähigen Kosten insbesondere um Erschließungs- und Ausbaubeiträge handelt."

Auf Grund der gesetzlichen Vorgaben nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) gibt es keinen Spielraum, den das Land anbieten kann.

13. Welche Baumaßnahmen wurden seit 2011 an der Eltzstraße vorgenommen und welche Kosten waren jeweils damit verbunden?

Neben der Zufahrt zum „Netto" wurde im Bereich der Bushaltestelle eine Aufstellfläche für Fußgänger durch die eigenen städtischen Straßenunterhaltungskolonnen geschaffen. Hiermit waren Kosten in Höhe von ca. 1.000,- € verbunden.

Zwischen „Netto" und Pfalzeler Stern wurde in 2017 ein provisorischer Gehweg, ebenfalls durch die Unterhaltungskolonnen des Tiefbauamtes, auf der moselabgewandten Seite hergestellt. Hierbei wurde eine 5 cm starke Deckschicht im Hocheinbau eingebaut, die Kosten beliefen sich auf ca. 5.000,- €

In den letzten 8 Jahren wurde die Eltstraße zweimal durch die Unterhaltungskolonnen saniert. Dabei wurden Schlaglöcher und Setzungen durch den Einbau von Deckschichtmaterial großzügig geschlossen. Die Kosten können nicht genau beziffert werden, da das Mischgut nicht separat erfasst wurde.

14. Wann und durch wen wurde die Eltzstraße letztmalig grundlegend saniert?

Der Kanal wurde 1961 gebaut, so kann die erstmalige Herstellung der Eltzstraße in etwa auf dieses Jahr datiert werden. Entsprechende Unterlagen liegen nicht vor. Seitdem wurde keine grundlegende Sanierung /Ausbau durchgeführt, was leider nicht unüblich ist, da die Stadt Trier 300 km Straßenlänge zu unterhalten hat. Die Stadt konnte nur im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht tätig werden.

15. Wann soll der aktuell geplante Ausbau der Eltzstraße beginnen und wann beendet sein?

Voraussichtlicher Baubeginn ist die 31. KW ab 29.06.2019. Ausbauende wird ca. Ende 2020 sein. Die Anwohner werden wie üblich 2 Wochen vorher per Einwurfsendung und entsprechender Pressemitteilung von uns über den Baubeginn informiert.

16. Laut Ratsvorlage wird die Eltzstraße nicht nur durch die Anlieger, sondern vielmehr durch Schwerlastverkehr und rund 5000 PKW pro Tag befahren. Wie hoch liegt der geschätzte Anteil des Anliegerverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen? Ist aus der Sicht der Stadt der marode Zustand der Eltzstraße primär auf den Anliegerverkehr oder auf den allgemeinen Durchgangsverkehr zurückzuführen?

Eine im Juni 2017 am Bahnübergang in der Eltzstraße durchgeführte Verkehrszählung ergibt eine maximale Verkehrsbelastung über beide Fahrstreifen von ca. 5.000 Fahrzeugen am Tag, davon ca. 240 Schwerverkehrsfahrzeuge. Ab der Einmündung Rothildisstraße nimmt die Verkehrsbelastung in Richtung „Pfalzeler Stern" deutlich ab, weil das Wohngebiet „Hinterm Bungert" über die Rothildisstraße erschlossen ist. Die Verkehrsprognose des Mobilitätskonzeptes Trier 2025 gehen hier von nur noch ca. 2000 Fz/24h im weiteren Verlaufe der Eltzstraße aus. Der vorhandene Verbrauchermarkt, der ja auch Anlieger ist, erzeugt ebenfalls entsprechend Anliegerverkehr.

Die vorgesehene Nutzungsdauer für Straßen beträgt nach den (gültigen und auch älteren) Straßenbaurichtlinien 30 Jahre. Viele Straßen im Stadtgebiet, so auch die Eltzstraße, sind bereits deutlich älter als 30 Jahre, und der bauliche Zustand dieser Straßen nimmt mit zunehmender Nutzungsdauer immer weiter ab. Bei der Bemessung des Straßenoberbaus ist die Belastung durch Fahrzeuge des Schwerverkehrs maßgebend. Da seit der Verkehrsfreigabe der B 53 Schwerverkehrsfahrzeuge nicht mehr im Durchgangsverkehr durch Pfalzel fahren

können, ist die Eltzstraße nach einer deutlichen Überschreitung der bemessungsrelevanten Nutzungsdauer mittlerweile deutlich geschädigt, und bedarf demzufolge einer umfassenden Erneuerung.

17. Welche Gründe führen im Jahr 2010 zur Abstufung der Eltzstraße von einer Kreisstraße zur Gemeindestraße? Wann genau und durch wen erfolgten die Initiative und die Entscheidung zur Abstufung? Wehrte sich die Stadt gegen die Abstufung? Falls ja, aus welchen Gründen?

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat mit Schreiben vom 07.04.2009 die Abstufung der Kreisstraßen K 13 und K 14 mit Wirkung zum 01.01.2010 verfügt. Die Umstufung wurde am 05.10.2010 öffentlich bekannt gemacht.

Die Einstufung der öffentlichen Straßen nach Landesrecht richtet sich ausschließlich nach § 3 LStrG. Hiernach wird unterschieden in Landes-, Kreis- und Gemeinde- und sonstige Straßen. Die Verkehrsbedeutung einer Straße beurteilt sich nach der Bedeutung der Straße im Verkehr, also nach ihrer Funktion im Gesamtstraßennetz, der raumordnerischen Funktion. Dabei ist auf die Kriterien zurückzugreifen, die der Landesstraßengesetzgeber in § 3 LStrG zur Einteilung der öffentlichen Straßen in die verschiedenen Straßengruppen normiert hat. Bei der Beurteilung der Verkehrsbedeutung einer Straße unter dem Gesichtspunkt welchem Verkehr sie dient – örtlichem oder überörtlichen – ist ein wichtiges Erkennungsmerkmal die räumliche Tragweite der auf der Straße stattfindenden Verkehrsvorgänge. Dabei ist auf die Reichweite des auf der Straße vorrangig stattfindenden Verkehrs abzustellen.

Aufgrund des Neubaus der B 53 – Umgehung der Stadteile Biewer, Pfalzel und Ehrang sowie deren Verkehrsfreigabe am 16.04.2007 haben die ehemaligen Kreisstraßen K 13 und K 14 ihre Verkehrsbedeutung verloren. Nach Freigabe der neuen B 53 blieb unter Berücksichtigung des vorhandenen Straßennetzes festzustellen, dass die K 13 und K 14 nur noch überwiegend dem örtlichen Verkehr dienen und demzufolge zu Gemeindestraßen abzustufen waren.

18. Laut Ratsvorlage vom April 2011 befand sich die Eltzstraße bereits damals in einem baulich sehr schlechten Zustand mit Schäden, die bis in den Unterbau hineinragen. Wie erklärt sich die Stadt den extrem schlechten Zustand der Straße vor der Abstufung? Wer trägt dafür die Verantwortung?

Bei der Eltzstraße handelt es sich leider um eine von vielen Straßen, welche aufgrund eines stark begrenzten Budgets nicht in dem benötigten Umfang zum optimalen Eingreifzeitpunkt instandgesetzt werden konnte. Nach Bekanntwerden des geplanten Ausbauvorhabens wurden die Unterhaltungsarbeiten aus wirtschaftlichen Gründen reduziert mit dem Fokus, lediglich die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

19. Der baulich schlechte Zustand der Eltzstraße war der Stadt ja mindestens seit dem Jahr 2011 bekannt und ein entsprechender Ausbaubeschluss wurde getroffen. Die damalige Investitionssumme war – gemessen an dem anvisierten Landeszuschuss und der Anliegerbeteiligung – finanziell recht überschaubar. Insofern erscheint uns die schlichte Begründung der Stadt, dass eben fast ein Jahrzehnt lang andere Straßenausbaumaßnahmen priorisiert wurden, alleine nicht überzeugend zu sein. Gab es daneben noch weitere Gründe? Falls ja, um welche Gründe handelt es sich dabei?

Weitere als die erwähnten Gründe sind nicht bekannt.

20. Offenkundig ist die in der Summe erhöhte Kostenbeteiligung der Anlieger vornehmlich auf die Entscheidung der Stadt zurückzuführen, den Ausbau fast ein Jahrzehnt lang aufzuschieben. Für diese Entscheidung können die Anlieger jedoch nichts. Gibt es vor diesem Hintergrund keine rechtlichen Möglichkeiten, die Straßenausbaubeiträge zu senken? Falls doch, um welche rechtlichen Möglichkeiten handelt es sich und warum schöpft die Stadt diese bislang nicht aus?

Gemäß den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz ist die Stadt verpflichtet, die ihr entstehenden Investitionsaufwendungen durch Beiträge zu refinanzieren.

Zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge hat die Landesregierung Rheinland-Pfalz klar dahingehend Stellung bezogen, dass dies in absehbarer Zeit nicht der Fall sein wird. Solange die gesetzlichen Regelungen im Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz nicht geändert werden, kann die Stadt Trier nicht auf die Erhebung von Beiträgen verzichten.

Es gibt keine rechtlichen Möglichkeiten auf die Erhebung von Beiträgen zu verzichten.